



FL. Nº  
Anexo – notas taquigráficas  
Proc. nº  
CMSP – NOME DA CPI  
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO  
PARTICIPATIVA**

**PRESIDENTE: MARIO COVAS NETO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 25/08/2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Bom dia a todos. Com a presença dos Vereadores Zé Turin, Paulo Frange e eu, declaro abertos os trabalhos da 17ª audiência pública que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza neste ano de 2017, tendo, por objetivo, expor e debater o PL 367/2017, do Executivo, que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos que serão realizados no âmbito do Plano Municipal de Desestatização, PMD, introduz alterações da lei 16.211, de 27 de maio de 2015. O tema, na nossa reunião de hoje, na audiência pública, é terminais de ônibus do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros.

Informo que essa reunião está sendo transmitida no portal da Câmara - [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), *link* Auditórios *on line*.

Foram convidadas as seguintes autoridades, e peço que componham a mesa, os Srs. Wilson Poit, Secretário de Desestatização, que já se encontra ao meu lado, o Sr. Sérgio Avelleda, da Secretaria de Mobilidade, que veio representado pelo Sr. José Martillene, Presidente da SPTrans, Heloisa Proença, Secretária de Urbanismo e Licenciamento, que mandou, como representante, o Sr. Carlos Leite, diretor de intervenções urbanas da SP-Urbanismo, Eduardo Tavares de Carvalho, assessor de Intervenções Urbanas de São Paulo e Urbanismo; Eduardo Pacheco, diretor da São Paulo Parcerias, e na Sr. Caio Megale, Secretário da Fazenda, que também mandou um representante, o Sr. Diogo de Tullio Vasconcelos, Assessor Chefe de Assuntos Econômicos daquela secretaria.

Nós vamos manter o mesmo método que fizemos nas outras audiências públicas. Inicialmente, haverá uma exposição da mesa, especialmente do Sr. Secretário Wilson Poit e das demais pessoas que quiserem fazer alguma intervenção. Posteriormente a gente vai abrir a discussão para os Vereadores que estão aqui presentes e também para o público que queira participar. Dessa forma, aqueles que tiverem interesse em fazer algum tipo de questionamento, sugestão ou alguma pergunta, por favor, eu peço que faça inscrição na Secretaria da Comissão, e oportunidade será dada a palavra para as pessoas se manifestarem.

Tem a palavra o Sr. Wilson Poit.

**O SR. WILSON POIT** – Muito bom dia a todos. É um prazer estar aqui, na Câmara, novamente para mais uma audiência pública do PL 367/2017, hoje falando sobre um capítulo extremamente importante, que é a concessão dos terminais de ônibus urbanos em São Paulo. Estamos falando de 24 terminais que foram lançados no PMI e mais três que estão sendo estudados internamente, 27 terminais de ônibus. Trata-se de um projeto extremamente importante, que leva desenvolvimento econômico regional às vizinhanças e aos bairros e cria novas centralidades regionais no entorno dessas rodoviárias urbanas.

Sabemos que, em outros países modernos, em muitas outras cidades, nós olhamos pela janela do hotel, visitamos as cidades e nós não vemos os ônibus estacionados. Sobre o terminal de ônibus, há uma grande faculdade, há um edifício com habitação, há *shopping* e há uma série de coisas que podem levar o desenvolvimento e ajudar também os usuários do sistema de ônibus, facilitando a vida, alguns deles com creches, alguns com o Poupa Tempo, academias e uma série de coisas que podemos modernizar o sistema.

Queria cumprimentar aqui o Vereador Mario Covas Neto - acho que essa é a última audiência desta comissão - e os Vereadores Paulo Frange, João Jorge e Zé Turin e demais convidados aqui da mesa, Dr. Martineli, Dr. Carlos Leite, Eduardo Carvalho, Pacheco, que trabalha comigo, e o Diogo Vasconcelos, da Secretaria da Fazenda.

Nós estamos aproveitando muito essa temporada. Já é a 15ª audiência pública da nossa secretaria aqui na Casa, ouvindo sugestões do Legislativo, que sempre enriquece os nossos PL, da população, transmitindo, ao vivo, pela TV Câmara, com muita transparência, e, com certeza, as sugestões que vierem aqui são todas anotadas e algumas delas vão fazer parte da lei e algumas vão completar o edital de licitação que nós pretendemos lançar ainda neste ano e no começo do próximo ano, após o período de estudos desse PMI, que já está no mercado.

Agradecendo, mais uma vez, devolvo a palavra ao Sr. Presidente Mario Covas

Neto, para que haja pronunciamento das demais pessoas da mesa e uma pequena apresentação, que será feita com alguns *slides* depois, pelo diretor Eduardo Pacheco. É um prazer estar aqui.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Anuncio a presença do Vereador João Jorge.

Tem a palavra o Sr. Carlos Leite, que é diretor de intervenções urbanas da SP Urbanismo.

**O SR. CARLOS LEITE** – Bom dia a todos. Sr. Presidente Mario Covas Neto e nobres Vereadores Paulo Frange, Zé Turin e João Jorge e toda a plateia, Sr. Wilson Poit, braço direito aqui de mobilidade na empresa, e Sr. Eduardo, eu queria começar só dando uma introdução. O Sr. Pacheco vai fazer a apresentação geral. Para mim, é um imenso prazer estar aqui como urbanista. Eu acho que nós temos aqui uma oportunidade fantástica de transformação da nossa Cidade, a partir da oportunidade desta lei. Eu costumo sempre dizer que nós temos dado algumas entrevistas. Conversei com o Vereador Paulo Frange esses dias e com outros Vereadores. Eu costumo sempre dizer que a gente tem aqui três oportunidades. Essa lei, da concessão dos terminais, abre três dimensões e todas elas são muito positivas para a transformação da nossa querida Cidade.

Número um. A requalificação, modernização, transformação dos terminais, por parte da iniciativa privada, dentro de todas as regras que os editais, quando saírem, vão colocar. Nós temos, aí, 27 terminais *up to date*, padrão primeiro mundo, como tem dito o Prefeito.

Número dois. A dimensão de podermos usar, sob o prisma da concessão, o espaço aéreo dos terrenos dos terminais.

Como disse o Wilson Poit, antes de mim, e eu estudei muito isso... Não estava aqui, entrei agora a convite do Prefeito e da Secretária, mas como Urbanista venho estudando isso

há mais de dez anos. As grandes cidades do mundo, principalmente na Coreia e no Japão... Há um caso clássico de King's Cross em Londres é isso. Os terminais, as estações de metrô, as estações de trem são as grandes âncoras de transformação positiva daquele lugar.

Então, abrimos, aí, a terceira dimensão da lei, que é a transformação, em um raio de 600 metros, envoltório, com o epicentro no terminal.

Então, essa lei abrange essas três dimensões, à luz do que há de mais moderno no mundo. Colocamos, aí, a oportunidade de ter 20, 30, 40, 100, 400, 1000 pessoas chegando todo dia em um terminal e poderemos transformar positivamente esse entorno. Quem olhar com cuidado o que estamos lançando, isso está público, verá que existe essa imensa oportunidade de transformação urbana, de requalificação urbana desses territórios, dentro dessa equação da concessão.

Então, estou muito feliz. Encerrarei por aqui. O Pacheco fará a apresentação geral. Ficarei até o fim, obviamente, para responder as dúvidas. Mas, de verdade, de coração, como Urbanista eu posso dizer que estamos, aqui, diante de uma oportunidade muito sensível, potente, de transformação dos terminais e das suas áreas envoltórias – em 27 lugares, no Centro e em nossa periferia -, de uma maneira bastante positiva.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Anuncio a presença do nobre Vereador José Police Neto.

Passo a palavra ao Sr. Eduardo Pacheco. (Pausa)

- Manifestação fora do microfone – inaudível.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Eu pensei que faria uma exposição inicial.

Alguém fará alguma exposição? (Pausa)

**O SR.** \_\_\_\_\_ - Bom dia a todos.

- Orador passa a se referir às imagens exibidas na tela de projeção.

**O SR.** \_\_\_\_\_ - Trouxemos uma apresentação para explicarmos um

pouquinho melhor o que é esse projeto, o que estamos desenvolvendo e o que incluímos no PL 367.

Estamos falando de 27 terminais de ônibus urbanos da Prefeitura, espalhados por toda a Municipalidade. Então, temos em todas as regiões, no Centro, na periferia. E nesses 27 terminais, mais de 830 mil passageiros embarcam por dia. Então, estamos falando, aí, de um fluxo de passageiros muito grande e os terminais são uma das mais importantes ferramentas para o bom funcionamento do sistema de transporte público. Mas, para eles continuarem tendo um bom funcionamento, há uma série de atividades que precisam ser desempenhadas lá, tanto de vigilância e manutenção, e diversas outras despesas que a Prefeitura tem de arcar, que geram, aí, um custo anual por volta de 150 milhões. E a receita gerada nesses terminais é muito baixa: é de apenas 8 milhões por ano. Então, estamos falando, aí, de uma diferença entre os custos e as despesas de mais de 140 milhões, que são despesas que, de fato, a Prefeitura tem de arcar para desempenhar a política pública, com relação ao bom funcionamento dos terminais para o sistema de transporte.

Então, o que queremos fazer aqui? Por que fazer uma concessão? Quais são as motivações desse projeto?

Em primeiro lugar, temos de nos lembrar de que isso é uma concessão. Então, os terminais continuarão sendo públicos. Toda a área operacional dos terminais, a área de embarque, as plataformas, toda essa área continuará sendo gerida com contrato, da mesma forma como é feito pela SPTrans hoje. Continuará sendo gerido com contrato, com a concessionária, que estabelecerá todas as regras para a função pública do terminal. E temos de nos lembrar de que, por ser uma concessão, os terminais voltarão à Prefeitura ao final do prazo de concessão.

Segunda motivação principal: é trazer maior qualidade para o usuário, trazer maior conforto para aquele usuário. São mais de 830 mil passageiros que embarcam diariamente nos terminais. Temos de fazer uma série de investimentos nos terminais para a sua modernização,

para a sua correta manutenção, para permitir maior acessibilidade, e isso demanda recurso. Então, qual o objetivo final da concessão? A concessão, por si só, não é o objetivo final. Ela é o meio. A concessão é a forma de viabilizar esses investimentos, passando para o parceiro privado o ônus de fazer todos esses investimentos e arcar com todos os custos, mas também dando o bônus para ele de poder explorar comercialmente nos terminais e, assim, ele poder financiar.

Temos de nos lembrar também de que é uma exigência que já está definida na Lei 16.211, de 2015, que já permite a concessão dos terminais, do livre acesso da população, sendo vedada a cobrança de qualquer tipo de tarifa ou taxa de admissão, ou outras limitações ao seu acesso. Então, já de largada podemos dizer que já está na lei e na proposta de alteração do PL 367. Não mudaremos isso. Toda entrada será gratuita. A forma de uso, da população nos terminais, continuará a mesma.

Essa concessão também poderá ser utilizada como um vetor de desenvolvimento da região. A própria Lei 16.211 já, com muito cuidado, traz isso de uma forma a deixar bem claro de que deverá ser feito um plano de intervenção urbana, um plano urbanístico para a região, no entorno de 600 metros. Então, uma das maiores vantagens que vemos, também, com essa concessão é permitir que sejam feitas intervenções urbanas que valorizem os imóveis na região, que deem maior acessibilidade, que valorizem os comércios locais e que tragam um maior adensamento urbano para essa região dos terminais, até de acordo com o que foi proposto no Plano Diretor Estratégico, que prevê um maior adensamento nas áreas servidas de transporte público.

Também queremos propor novos usos nos terminais. Então, por que não permitir que haja, em cima do terminal, por exemplo, um prédio comercial, um prédio habitacional, um hotel, ou mesmo centros comerciais de varejo, que possam trazer mais pessoas para aquelas regiões? E, dependendo de cada terminal, poderá haver algum uso diferente nas edificações. Então, já áreas bem servidas nas regiões centrais, quem sabe não poderemos tentar viabilizar

a habitação e trazê-la mais para o Centro? Já nas áreas mais periféricas, poderemos tentar levar um desenvolvimento com outros usos comerciais, por exemplo. E também isso facilitaria para que a própria população, que todo dia embarca naqueles terminais, fizesse um deslocamento menor para chegar até os serviços que queira comprar. Então, a população já poderia obter, comprar os serviços que deseja nos próprios terminais.

E também um ponto muito importante, principalmente em face do momento fiscal em que nos encontramos: desonerar a Prefeitura. Passar todo o custeio dos terminais como uma responsabilidade para o concessionário. Claro que, no contrato, estarão todas as obrigações do concessionário. Então, não deixaremos de desempenhar nenhuma atividade que já é feita, hoje, nos terminais.

Aqui, estamos trazendo só um exemplo dos três terminais que já está desenvolvendo internamente. Tem um grupo de trabalho muito amplo na Prefeitura entre SPTans, São Paulo Urbanismo, São Paulo Parcerias e diversas outras secretarias e departamentos que já estão trabalhando na elaboração e nos estudos da concessão desses três terminais: o Princesa Isabel, na região central; Campo Limpo; e Capelinha.

Já foi feita uma consulta pública para depois ser elaborado um PIU dele para acolher contribuições da sociedade civil para o desenvolvimento desse PIU em acordo com o que a sociedade deseja ver de transformações na área envoltória desses terminais.

E o PMI que nós soltamos, o Procedimento de Manifestação de Interesse, que foi publicado há poucos dias é para obter estudos para a administração, manutenção, conservação e a exploração comercial, requalificação dos terminais e os seus empreendimentos associados e o perímetro de sua abrangência, ou seja, estar de acordo com tudo aquilo que foi colocado na Lei 16.211.

Estamos no período de credenciamento dos interessados para eles receberem as autorizações para realizarem os estudos. Depois eles terão 90 dias para realizar esses estudos. Os estudos vão servir como base também para a Administração poder entender qual

é a melhor forma que a sociedade civil, que a população e que o mercado entendam que possa ser construído os editais e os contratos daqueles terminais e, inclusive, todas as intervenções urbanas na área envoltória de cada um deles.

Podem participar pessoas físicas ou jurídicas, nacionais e estrangeiros, individualmente ou em consórcio, como todos os outros PMIs. Estabelecemos o valor de ressarcimento, que é importante lembrar que é permitido na Lei de PPPs e é regrado pelo Decreto de PMIs e esse ressarcimento será desembolsado pelo futuro licitante vencedor do contrato de concessão. Então, não tem nenhum desembolso da Prefeitura para pagar por esses estudos. Esses 26 milhões que a gente colocou é o desembolso total que poderá ser ressarcido pelos estudos, caso todos 24 terminais sejam licitados. Se apenas um terminal for licitado depois desse PMI, ele terá apenas uma partezinha do ressarcimento referente àquele terminal.

—————  
E quais são as propostas que colocamos do PL 367 de alteração na Lei 16.211 que já havia sido aprovada nessa Câmara, em 2015, já dava autorização para concessão dos terminais?

A primeira delas é trazer para Lei o Projeto de Intervenção Urbana no lugar do Plano Urbanístico Específico. O Projeto de Intervenção Urbana já tem todo um regramento específico sobre o seu desenvolvimento e seu procedimento. A Lei dizia que o ônus da concessão, no entorno, no raio de 600 metros, deverá seu desenvolvimento de um Plano Urbanístico Específico.

Então, a gente só está propondo substituir para o PIU, o Projeto de Intervenção Urbana, que já tem todo regramento previsto no Plano Diretor, e em todo marco regulatório da Cidade para deixar mais claro quais deverão ser os procedimentos.

A segunda proposta é permitir o agrupamento dos terminais em lotes diferentes de regiões geográficas diferentes. Por que avaliamos isso? Têm diversos terminais em áreas de periferia, por exemplo, ou áreas com menor circulação de pessoas que podem ter uma

atratividade comercial mais baixa enquanto que outros terminais em áreas mais centrais podem ter uma atratividade comercial muito alta. Queremos tentar unir aqueles mais atrativos com os que não conseguiriam se sustentar financeiramente de forma isolada.

Então se a gente se restringir à área geográfica, pode ser que diversos terminais que estão perto um do outro, em uma região que não tenha tanto interesse do mercado, pode ser que aquela região seja prejudicada e que não tenha nenhum agente interessado no mercado a fazer todas as transformações ali. Então a gente quer unir aqueles que o mercado já demanda, já tem apetite, com aqueles que estão em áreas que precisam de maiores investimentos.

Com relação ao prazo, também há restrição na Lei 16.211 para o prazo máximo de 30 anos de concessão, mas a gente entende que diferentes terminais podem precisar de diferentes prazos de contrato para o contrato se tornar viável financeiramente. A gente viu, por exemplo, um contrato que já foi licitado do terminal de Salvador, Terminal da Lapa, cujo contrato é de 35 anos. Pode até ter terminais que a gente consiga fazer os estudos de viabilidade financeira e entender que ele precisa de menos de 30 anos para se tornar viável. A gente só quis deixar uma flexibilidade aqui para que cada terminal possa ser concedido de acordo com a sua viabilidade financeira, nos termos que tragam a vantagens para o parceiro privado quanto para a administração pública.

É importante lembrar que todos os prazos que estarão estabelecidos nos editais e contratos de licitação quando vierem a público que são muito fiscalizados pelo TCM e inclusive podem continuar sendo fiscalizados por esta Câmara.

A reversibilidade dos bens. A Lei 16211 dizia que todos os investimentos e obras deveriam ser reversíveis. Quisemos estabelecer aqui de forma bem clara que os bens essenciais, operação dos terminais, ou seja, as plataformas, as áreas de embarque, todas as áreas que de fato compõem um terminal de ônibus, esse sim inegavelmente tem que ser reversíveis. Agora outros investimentos, por exemplo, na área envoltória, outros investimentos

que possam ser, no futuro, desenvolvidos em cima do terminal que possam não ser interessantes para administração receber de volta, que possamos estudar caso a caso permitir uma alienação, por exemplo, em alguns casos a gente pode querer desenvolver uma torre de um prédio de habitação em cima de um dos terminais e sabemos que a população demanda sempre, na maioria dos casos, a possibilidade de comprar as unidades para poder se mudar para lá se não ela acaba indo viver em um apartamento que depois de 20 ou 30 anos vai ser revertido de volta para poder concedente. Então a gente quis dar a flexibilidade aqui, claro que olhando todos os ritos processuais para que isso seja feito de forma bem clara no contrato, mas a flexibilidade para que possa, no futuro, ser construídas novas notificações em cima dos terminais que permitam a alienação de unidades.

A fonte de receita, quisemos dar uma maior flexibilidade aqui porque a Lei 16.211 já previa três fontes de receita, mas a própria justificativa da Lei de 2015 já falava que a ideia era trazer fontes de receita que não onerassem o sistema de transporte. Então, incluímos um inciso que o concessionário poderá explorar outras fontes de receita na área de concessão, as que não onerem o sistema de transporte.

Já eram listadas as fontes de exploração comercial das novas edificações: exploração comercial do próprio terminal e publicidade. Podemos receber diversos imputes diferentes nos estudos do que mais pode ser explorado e também a gente entende que outros imóveis da Prefeitura na área dos 600 metros que sofrerão toda essa intervenção e transformação urbana possam ser colocados junto no contrato de concessão e o privado poderia explorá-los também. Essa uma forma de atender o próprio Plano Diretor que prevê a ocupação de imóveis que estão subutilizados, por exemplo.

Então, a gente entende que tem diversos imóveis da Prefeitura que poderiam ser incluídos nesse contrato de concessão até para valorizar toda essa transformação que está sendo feita na área envoltória de 600 metros de raio. É só isso da nossa apresentação. Acho que esse é um projeto muito importante para o desenvolvimento urbano da Cidade e pode ser

uma ferramenta muito importante de indução de desenvolvimento em linha com o que já foi colocado tanto no Plano Diretor e até de forma de valorizar a Lei de Uso e Ocupação de Solo, que foi recentemente aprovada na Câmara.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Bem, vamos então passar a palavra para as pessoas que se inscreveram para fazer algum tipo de intervenção. Temos por enquanto seis inscritos e, de Vereadores, por enquanto só Paulo Frange, Zé Turin e João Jorge. Inicialmente passamos a palavra ao Sr. Mauro Alves da Silva pelo tempo regimental de três minutos.

**O SR. MAURO ALVES DA SILVA** – Bom dia a todos. Mauro Alves da Silva (ininteligível) Sudeste. Cumprimento o Vereador Mario Covas e os demais.

A gente fez uma pequena apresentação, Vereador Mario Covas, porque a gente está com uma preocupação, porque cada vez que a gente vem a uma audiência falar três minutos, a secretaria fala, desmente ou tenta desmentir, então a gente fez uma apresentação.

Passa o próximo *slide*, por favor.

A gente quer destacar o seguinte: parece que os vereadores ou a Casa estão mais preocupados em procurar as moedinhas de 15 milhões aqui, 15 ali, e esquecer que o PL na verdade tem um elefante rosa ali passando por trás, que está carregando, criando um fundo bilionário sem fiscalização da Câmara, sem fiscalização dos vereadores.

Passa o próximo, por favor.

Na última reunião, um representante da Secretaria disse que o Fundo tinha sido criado pela Lei Municipal 16.651, então nós fizemos a diferença para mostrar o que é um e o que é outro. A Secretaria parece que está querendo ludibriar e mascarar a real função desse PL 367.

Próximo, por favor.

Então a gente fez o destaque. Primeiro, a Lei Municipal 16.651, essa cria um fundo, mas não diz como é que vai ser gerido o fundo, não diz como vai ser controlado, como vai ser

fiscalizado. No caso do PL que está aí, entra a questão do Art. 4º, que é a questão de acumular ativos sobrevalorizados, lançar títulos com valores fictícios, os derivativos, tomar empréstimo bancário a juros de mercado, que podem chegar a 23% ao ano, exemplo de Belo Horizonte, e sem controle, sem fiscalização.

Próximo, por favor.

Então essa é a questão. A ementa da Lei Municipal fala do Fundo. A ementa desse projeto não fala de fundo nenhum na ementa, mas – próximo, por favor – lá no Art. 4º entra a questão. Esse é o texto da lei. No Parágrafo 2º diz claramente: contratação de financiamentos, operação de créditos de capitais, fundo de investimentos, derivativos, gravação com ônus real. Quer dizer, sem criar o fundo ele, na verdade tenta regulamentar ao arrepio da Lei Federal 4.320.

Próximo, por favor.

No caso da lei municipal, que foi o fundo tão decantado aí, dizem que foi aprovado por mais de 40 vereadores na Casa, só que o projeto foi vetado num artigo essencial, Vereador, que eram o Art. 13 e o Art. 112 da Lei Orgânica, justamente que dá poderes de fiscalização para a Casa. Então essa é a questão que a gente está discutindo do Fundo. Quer dizer, criou um fundo lá em maio, o Prefeito vetou os artigos que dão poder para os vereadores fiscalizarem. Porque o Art. 13 da Lei Orgânica diz claramente: cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, autorizar alienação de bens móveis e imóveis. E outro artigo que vetaram foi o Inciso V da Lei, que proibia alienação das unidades educacionais. Quer dizer, até vender os imóveis da Educação vai poder, segundo essa lei.

Se puder, Vereador, eu pediria uma reinscrição no final da lista, se tiver tempo hábil.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Esse assunto realmente, nas últimas três ou quatro audiências públicas, tem sido recorrente e acaba talvez se perdendo um

pouquinho nas outras intervenções. Ao contrário das outras vezes, eu acho que seria importante ter uma explicação e não se misturar com os outros temas. Sendo assim, gostaria de pedir para o Diogo, representante do Secretário Caio Megale, falar alguma coisa a respeito desse fundo. Pode ser?

**O SR. DIOGO** – Boa tarde a todos, nobres Vereadores, público em geral.

Em relação especificamente a esse tema não tenho nenhum elemento novo a trazer, mesmo porque, da forma como está colocado, me parece que o Secretário Wilson talvez possa melhor responder, porque da parte da Fazenda a gente ainda precisa de mais regulamentação, precisa de mais entendimento de como será esse fundo etc.

**O SR. WILSON POIT** – Okay. Mais uma vez, o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social foi criado nesta Casa em maio deste ano, uma lei aprovada por 42 dos 55 vereadores. É um fundo que deixa o famoso cheque nominal. Quer dizer que todos os recursos que forem auferidos com as privatizações, com as concessões, com as outorgas serão depositados num fundo contábil, gerido pela Secretaria da Fazenda, mas de uma maneira que esse dinheiro não será misturado ao caixa único da Prefeitura nem será gasto com custeio.

Nossa meta é que seja um fundo de no mínimo cinco bilhões de reais em quatro anos, e que esses recursos – isso está gravado na lei – sejam utilizados exclusivamente para investimentos nas áreas prioritárias, para aquilo em que o governo mais precisa estar presente: educação, saúde, habitação, segurança, mobilidade urbana e assistência social. Em nada mais esse dinheiro poderá ser utilizado.

Esse dinheiro será fiscalizado, sim, por esta Casa através do Tribunal de Contas do Município que a ela se reporta. E a lei também criou um comitê intersecretarial para fazer a aplicação desses recursos. Nós, mais do que ninguém, inclusive como paulistanos, estamos ansiosos para que o Governo reduza sua presença em diversas áreas onde realmente não deveria estar, como deixar crianças desassistidas com vagas de creches, ou falta de saúde de

educação, e ao mesmo tempo gastarmos dinheiro com serviço funerário, com as goteiras do telhado do Anhembi, com a pista de Interlagos. Não faz sentido nenhum a presença de um estado empresário, que dá prejuízo e quem paga são vocês, os pagadores de impostos, então, o fundo que está sendo criado para onde todo o recurso será direcionado, que é o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Secretário.

Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Acho importante pedir ao nosso Secretário um breve esclarecimento que tira um pouco a dúvida de todos. Ainda no primeiro semestre, nós aprovamos a criação do Fundo Municipal de Desestatização que foi muito bem aqui abordado pelo Secretário e será o recebedor dos esforços de privatização e desestatização.

O texto que foi trazido no PL 367 autoriza dentro do Programa Municipal de Desestatização a criação de fundos de investimento que nada tem a ver com Fundo Municipal de Desestatização. Precisaríamos esclarecer qual a finalidade desses fundos de investimento porque serão captadores de oportunidade para a Cidade e se a expectativa é que gerem resultados para a Cidade, o resultado disso será capturado pelo Fundo Municipal de Desestatização.

O que é trazido pela sociedade é o porquê da existência dessa autorização de constituição de fundos de investimentos, que são importantes, mas não se encerram em si porque se produzirem resultados financeiros, esses resultados tem que ter como destino o Fundo Municipal de Desestatização e, portanto, volta para essa lógica anunciada pelo nosso Secretário. É importante mostrar a distinção entre o fundo já aprovado e a autorização, que se vier a ser aprovada pela Casa, dará ao Programa Municipal de Desestatização, de criação de fundos de investimentos para aquelas modalidades que o Executivo assim achar necessário. Um fundo que já existe e uma autorização de constituição de fundos conforme bem escrito e apresentado em forma de PL no parágrafo quarto, inciso II, quando anuncia a possibilidade de

fundos, contratos que envolvam derivativos, inclusive como apresentado aqui, tem uma distinção. Um é na operação do modelo de desestatização, que se tiver resultados econômicos, é importante ter a fiscalização para não ter prejuízos, é isso que o Mauro traz para gente, é importante separar os dois. Já temos um fundo que vai receber todos os recursos e aí fazer os investimentos sociais que serão necessários, mas temos dentro do PL, autorização que é estruturante. Os fundos de investimento são estruturantes de novos negócios que a Cidade vai participar. É isso que a gente tem que separar e contar para a sociedade.

**O SR. \_\_\_\_\_** – Se o Presidente permitir, poderia aproveitar a oportunidade para passar a palavra ao Dr. Sérgio Lopes, que é o nosso especialista em fundos, da Secretaria de Desestatização, que trata desse assunto e vai prestar esse esclarecimento adicional bem colocado pelo Vereador.

**O SR. SÉRGIO LOPES** – Bom dia. O que o Vereador Police falou de forma brilhante é um pouco disso. A previsão no PL é permitir que possam ter outros tipos de contratos privados para o objetivo de desestatizar e de gerar as concessões. Cada modelo desse quando for utilizado deve ser de forma ampla explicado de forma técnica qual o interesse público da utilização desse instrumento e caso utilizado gere recursos esses devem ser aplicados no Fundo Municipal de Desenvolvimento Social. Um exemplo desse está no PL de imóveis que é outra discussão que devemos ter em outra audiência pública é o Fundo de Investimento Imobiliário, que é outro instrumento do mercado imobiliário que a gente pode utilizar para dar liquidez aos nossos imóveis e é um instrumento que é permitido pela Comissão de Valores Imobiliários e tem uma lei específica para isso. Todo o resultado e utilização que esses fundos tiverem primeiro tem que ser observado o interesse público. Na lei é colocado que para atingir os objetivos de desestatização que possamos fazer outros tipos de contratos privado, dentre ele os fundos de investimentos e que caso esse fundo seja utilizado e que esse fundo gere recursos esse recurso será aplicado no Fundo Municipal de Desestatização. Acho que é isso e estou à disposição. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Anuncio a presença do Vereador Senival Moura. Vamos fazer blocos de participação para que possamos dar mais celeridade.

Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

**O SR. PAULO FRANGE** – Obrigado, apenas dizer ao senhor que não concordo com o veto que tivemos naquele momento ele foi absolutamente indevido, impróprio, uma agressão a Câmara Municipal por ter sido aprovado na Casa e havia um acordo para isso. Essa Casa não tem na sua história, desde o Padre Anchieta até agora, nenhum momento em que encontramos a derrubada de veto, então, o Governo pode ficar tranquilo que essa Casa não derruba veto. Estou no meu sexto mandato, tenho uma história aqui dentro, e nós não derrubamos veto, o Governo pode ficar tranquilo. O pessoal não tem coragem de derrubar veto mesmo contra a convicção, infelizmente, você junta 28 para isso em hipótese nenhuma.

A minha pergunta é voltada para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento. Nós temos no artigo 90, da Lei de Licenciamento, se vocês olharem o mapa que ficou demarcado, 35 áreas onde temos as garagens verticais incentivadas junto aos grandes pontos de metrô para que a gente pudesse na lei deixar a oportunidade de não cobrar a outorga onerosa para verticalizar junto a esses pontos de metrô. Para que as pessoas vindo de Poá, Taboão, pararem e deixarem o carro, se a outorga seria melhor, desde que o térreo tivesse uma atividade não residencial, portanto, com fachada ativa para poder manter a linha urbanística dessas regiões.

A minha sugestão é que, foi discutido muito com o metrô e a CPTM e não tivemos a oportunidade de discutir isso com o transporte do Município para que pudéssemos nessas áreas dos terminais ter o mesmo direito demarcando ou não, mas ofertando a oportunidade de edificar com incentivo, portanto, sem outorga, com as mesmas características em terminais as garagens verticais.

Campo Limpo é um lugar que quem vem do fundão, vem de carro até ali e não quer vir pela Cidade. Se olharmos no mapa, não temos no centro da Cidade nenhuma garagem

incentivada do metrô, porque a ideia era que as pessoas viessem sem carro mesmo, portanto, todas ficaram fora do centro, das 35. Eventualmente, hoje, nós poderíamos até ter, no caso de terminais, onde as pessoas poderiam deixar o carro e, de repente, dirigirem-se a outras regiões, utilizando os ônibus nesses terminais.

Essa é uma proposta bastante interessante, gostaria que fosse apreciada para isso.

A outra, Vereador Covas, bem rapidinho, é que nós colocamos no mesmo artigo, isso colocado aqui pela Casa, o Vereador Police lembra muito bem disso, 10% da área construída computável nessas áreas fossem destinadas à ocupação de interesse social.

Houve uma pressão muito grande do Governo do Estado para que fosse vetado e esse foi um dos artigos que foi vetado.

Já que a gente está concedendo o que há de melhor na Cidade que são esses espaços, o Município deveria ter como contrapartida, pelo menos, a doação dessas áreas, em contrapartida, para que a gente pudesse usar em locação social. Seria extraordinário.

No veto, Carlinhos, quando aconteceu, quem vetou talvez tenha vetado com tanta pressão que se esqueceu de vetar o parágrafo 5º que está dizendo assim: “A produção de habitação de interesse social, exigida nesse inciso, poderá ser atendido em outro terreno desde que em Zona de Eixo, em Zona de Eixo Prevista, em Zona de Estruturação Metropolitana, em Zona de Centralidade ou ZEIS, na mesma subprefeitura.”.

Nós não estamos obrigados a encher o terminal só disso. Não. Eram os 10% e, dentro da mesma subprefeitura, haveria uma doação dessas áreas para produzir para que se pudesse ganhar com isso. Seria bastante interessante isso se a gente pudesse ter essa oportunidade.

Acho, Carlinhos, que a resposta talvez seja que tem a cota solidariedade. Eu pergunto: vai ter cota solidariedade para isso? Essa é a pergunta que eu gostaria de saber, porque a cota solidariedade que está na operação urbana já vem sendo questionada demais pelo mercado. Ela já paga Cepac. Agora, aqui não, aqui paga outorga.

Aí eu pergunto: vai ter cota solidariedade? Se tiver, nós ganhamos os 10%; se não tiver, a gente tenta colocar essa situação aqui. Por fim, essa operação do prazo nos incomoda muito. Uma concessão para 30 anos na velocidade com que vai mudando todo sistema, inclusive o sistema de transportes talvez deva mudar também, é tempo demais. Aumentar para mais cinco, acho que é uma concessão bastante difícil.

É difícil estabelecer o equilíbrio econômico financeiro, mas nós teríamos que, em algum momento, poder intervir, caso tenhamos, no futuro, grandes mudanças.

E a reversibilidade que, na verdade, não precisaria nem constar, ou seja, o terminal é terminal e é nosso mesmo, terminou, terminou. Nós não ficamos com mais nada além da reversibilidade que aqui é só área operacional. É só onde para o ônibus.

Então nessa reversibilidade a gente deveria ter algum tipo de ganho, uma vez que foi explorado por tantos anos. É isso, por enquanto, são perguntas que nós precisamos fazer, não são, como o Procurador da República tem dito, flechadas. Embora nesta Casa tenha uma plantação grande de bambu, e a gente tem flechas suficientes aqui para poder atirar.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – E muitos índios também.

**O SR. PAULO FRANGE** – E índios demais.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Vereador.

Vamos passar a palavra para uma das pessoas que se inscreveram a Sra. Gleice Maria de Vasconcelos, do Cades de Santo Amaro. Em seguida, a resposta dos questionamentos que forem feitos.

**A SRA. GLEICE MARIA DE VASCONCELOS** – Meus cumprimentos à mesa e a todos os presentes. Tenho uma preocupação muito grande com os projetos que visam o progresso e a modernização, com a questão ambiental, porque sou de um conselho do meio ambiente e nos preocupamos muito em copiar modelos que vimos em outras cidades e esquecemos a nossa realidade.

Aqui em São Paulo já estamos passando por muitos problemas ambientais e temos

de nos lembrar que somos seres vivos, precisamos respirar, estamos com a umidade de ar muito baixa, problemas ambientais terríveis e precisamos, dentro desse Plano Urbanístico, no entorno, contemplar também as questões ambientais. Não podemos ir destruindo nosso patrimônio verde em razão de qualquer pretensão ou projeto. Tem que caminhar junto.

Eu queria dizer que sou de um tempo em que as coisas funcionavam. Estudei em escola pública que era melhor do que as privadas. Depois inventaram essa questão de privatização, porque foram perdendo a eficiência na governabilidade, mas foi o único meio que encontraram. Não que sejamos contra a privatização, mas uma vez sendo feita a concessão que haja a devida fiscalização, que haja conselhos com a participação da sociedade civil para ver se realmente é preciso modificação e melhoria no serviço prestado.

Também, eu queria pedir ao Vereador Mario Covas uma licencinha, porque não está dentro do tema, mas é a minha única oportunidade de falar para alguns Vereadores, que eu estava no ônibus nesta semana e um senhor entrou, com a sua família inteira, e o motorista estava cobrando a passagem dirigindo o ônibus. Olhem só o perigo a que estão submetidas as pessoas que estão dentro do coletivo.

Outra coisa também, no momento de operacionalizar os elevadores para aquelas pessoas em condições especiais, o motorista vai ter de descer, deixar o ônibus largado sozinho, com o coletivo cheio, confiando apenas no freio de mão. Nós sabemos que precisa só de um motivo para as coisas acontecerem e eu considero a presença do cobrador como uma questão de segurança.

Inclusive, nós temos de verificar, porque ouvi um Vereador dizendo que em certas cidades já não existe nem motorista e nós temos de viver a nossa realidade. Nós vivemos uma guerra urbana onde ônibus são incendiados com pessoas dentro. Então, inclusive, eu queria sugerir que os cobradores tivessem noções de primeiros socorros, de como agir em situações de perigo para proteger as pessoas que estão dentro do coletivo.

Quero agradecer a paciência que tiveram para eu poder fazer esse aparte. Peço

fiscalização, não adianta a gente conceder e largar na mão das empresas, porque elas estão aí para ganhar dinheiro, não se lembram que estão prestando um serviço público, porque o objetivo é o serviço público.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado pela sua contribuição.

Apenas para esclarecer, a nossa discussão aqui, acho que é também o objetivo do Governo, o objetivo desta Casa já foi discutido mais de uma vez, é de que o cobrador de ônibus possa ser aproveitado num outro tipo de atividade. Não perder a sua condição de emprego, ter outro tipo de atividade que pode ser, inclusive, auxiliar o motorista não propriamente fazendo a cobrança, mas auxiliar em várias outras atividades ou na área de administração da própria empresa, de mecânica, etc.

Eu gostaria que fizessem comentários a respeito da colocação do Vereador Paulo Frange e da Sra. Gleice.

**O SR. CARLOS LEITE DE SOUZA** - Querido Paulo Frange, já que você me chamou de Carlinhos, vou te chamar de querido. A liberdade permite.

Nós anotamos tudo. Em princípio creio que são todas boas sugestões, porque corroboram a seguinte tese: o artigo 90, da Lei de Zoneamento, anuncia a possibilidade de usarmos espaços públicos junto das estações de metrô e trem dos terminais, para outros usos. De certa maneira é prima da 16.211, de autoria do Vereador José Police Neto, em 2015, agora estamos na atual lei, 367, eu diria assim, fazendo uma revisão que atualiza e potencializa um pouquinho essa oportunidade. Essa é uma coisa que você comentou. Então, penso assim, adere, cria-se sinergia e aumenta possibilidades.

O mapinha aqui, na verdade, que você mostrou também eu diria que está na mesma linha. Está lá na nossa Lei de Zoneamento, que você participou ativamente, como toda esta Casa, nos últimos dois anos, e que cria incentivos aos edifícios garagem em alguns lugares da Cidade.

Por fim, tem a lei que é prima da 16.211, a 16.235, também de autoria do Police Neto, as duas saíram juntinhas, que é isso também.

O que eu estou querendo dizer? Esses três elementos do marco regulatório potencializam a oportunidade de termos edifícios garagem em alguns lugares da Cidade para que no seu entorno nós façamos a supressão de estacionamentos de carros junto ao meio fio.

Para isso a gente pode, como contrapartida, melhorar e qualificar o chão da Cidade, calçadas, elementos de *traffic calming*, etc., ou seja, valorizar o pedestre, a Cidade para o pedestre, em detrimento da Cidade para o carro.

Por isso, eu disse que são as três coisas: o artigo 90, o mapinha da Lei do Zoneamento dos incentivos aos edifícios garagem e a 16.235 eu diria que elas andam juntas com isso que estamos lançando agora. Creio que são boas sugestões sim, podemos juntos, com a equipe do Poit que está toda aqui à nossa frente, com a nossa equipe, o procurador está ali, o José Antonio, o nosso homem de mobilidade que é o Eduardo, se quiser complementar alguma coisa agora. Eu acho que são boas sugestões para estudarmos com carinho, porque criam a mesma sinergia.

Dona Gleice, o Poit vai falar depois de mim, mas já me adiantaria no seguinte sentido, como uma pessoa que vem da sustentabilidade urbana, que é o meu caso, creio que a sua preocupação é absolutamente legítima, é importante sim.

Isso que estamos lançando agora é fruto de reuniões todas as terças-feiras, há quatro meses, dentro da SP Parcerias, vinculada à Secretaria de Desestatização e Parcerias, do Secretário Wilson Poit, com toda essa equipe dele que está aqui, mais a nossa equipe da SP Urbanismo, mais essa equipe do Secretário Sérgio Aveleda, durante quatro meses, todas as terças-feiras, vimos discutindo com muito carinho, muita dedicação, a SP Trans, tem um monte de gente aqui, para tentarmos fazer uma coisa muito correta, eficiente e benéfica para a Cidade. A Agenda Verde de sustentabilidade estará sim presente. A SP Trans fez questão de incorporar, sugerir, o que eu corroboro, então.

Os editais quando forem lançados, na virada do ano, no início do ano – o Pacheco depois pode dizer melhor a data – incorporar tudo o que é possível em termos de *green design*, de sustentabilidade, seja nos novos terminais, seja nas novas edificações que devam aparecer ali.

**O SR. PAULO FRANGE** – Pela ordem, Presidente, só complementando, o querido Carlinhos, é que o nosso trabalho acaba nos aproximando e a gente passa a gostar demais das pessoas que são muito comprometidas.

Carlinhos, nessa situação, a Lei de Zoneamento diz que seja possibilitada, pelo menos, uma transposição por pedestres e ciclistas na área tradicional quando edificar.

Quando você for produzir o PIU vai ter de se reportar a esse artigo. Isso, para nós, é muito importante. Embora esteja na lei, mas precisa insistir muito nisso porque já se imagina o complexo construtivo em que as pessoas vão passar por ali.

Nós vimos ontem no Pacaembu, quem foi lá, como é que as pessoas vão passar de um lado para o outro, não tem passagem? Naquela época, quando foi construído, não havia preocupação em alguém fazer cruzamento. Essa é uma.

E a outra, mais para uma reflexão, é que há uma queixa na Casa, alguns Vereadores que têm falado conosco de que esses terminais, com tudo o que tem para ser operacionalizado, podem aspirar o consumidor dessas regiões onde tem o terminal.

Nós temos 53 *shoppings* em São Paulo que já aspiraram o consumidor demais para dentro deles. A loja de rua já sofre muito. Dependendo de como a gente definir os usos, e aí a audiência pública é muito importante quando for tratar desse assunto, dependendo dos usos, por exemplo, o Turin não vai vender mais carne, porque ou ele vai ter uma loja dentro do terminal ou ele vai estar fora do mercado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito bem, obrigado, Vereador.

**O SR. CARLOS LEITE DE SOUZA** - Eu me esqueci de falar da cota de solidariedade. A Lei de Zoneamento isenta os usos infra que estão aí, de cumprir a cota de

solidariedade, para não deixar sem resposta o seu legítimo questionamento.

Essa última preocupação acho, que o Poit e o Pacheco vão... é do Zé Turin, é sua, eu tenho recebido jornalistas que também estão falando disso. Acho que é uma preocupação legítima, mas eu direi duas coisas depois passo para eles.

Número um, não é a intenção. A intenção é a gente potencializar, inclusive como âncora econômica esses lugares. Portanto, na hora que aparecia na Lei PUE e agora a gente está transformando em PIU, o que traz uma enorme garantia de participação popular dentro do rito do PIU, artigos 2º, 3º, consulta pública, duas audiências, uma no começo, outra no fim, o concessionário dialogando conosco dentro da SP Urbanismo, com, sempre a palavra final do Poder Público, gerando uma Cidade mais qualificada, eu acho que temos de tomar todo cuidado para não acontecer isso, porque, de fato, seria um tiro no pé.

A intenção não é essa de maneira nenhuma. E se a gente tiver de mexer em alguma coisa para regular mais isso quero crer que o grupo pode trabalhar junto com as sugestões de vocês, mas eu lembro sim, palavras do Sérgio Aveleda, Secretário, na audiência que fizemos no sábado passado no grupo gestor, na Secretaria de Transportes.

A ideia é trazer muito dinamismo e mais gente, mais adensamento, junto dos ramos de transporte, portanto, aumentar a potencialidade de comércio nesses territórios.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito bem, vou passar a palavra para o Presidente da SP Trans, o Sr. José Martinelli, que vai fazer uma consideração a respeito dos cobradores. Eu acho importante que ele possa se posicionar.

**O SR. JOSÉ CARLOS NUNES MARTINELLI** - Rapidamente, só para esclarecer que realmente o que aconteceu com a introdução do Bilhete Único tem havido uma redução gradativa do pagamento em dinheiro a bordo dos ônibus. Isso trouxe algumas vantagens fundamentais. Uma delas é que praticamente não se houve mais falar de assalto em ônibus no momento. Num passado isso era página policial todo dia. Isso é uma grande contribuição do Bilhete Único para a segurança dentro do veículo no transporte urbano.

A intenção não é, vamos dizer, desempregar os cobradores, é treiná-los para executar outras funções dentro do sistema. O responsável pela segurança do ônibus é o motorista e eu gostei da sugestão do treinamento em primeiro socorros. Eu vou levar ao Secretário e acho que a sugestão é muito boa.

Por último, o que eu queria dizer em relação a quem paga em dinheiro, apesar de estar diminuindo a quantidade, hoje é menos de 5% dos usuários de ônibus pagam em dinheiro, é que a tecnologia vai contribuir para praticamente extinguir essa necessidade do envolvimento do motorista em cobranças que seriam exceções.

É isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Tem a palavra o Vereador Zé Turin.

**O SR. ZÉ TURIN** – Sr. Presidente, Vereador Mario Covas Neto, colegas Vereadores, nosso Secretário Wilson Poit, demais autoridades da Mesa, publico aqui presente, eu confesso que chegando a esta Casa, primeiro mandato, já nos deparamos com um tema muito importante e preocupante que é desestatização. O Prefeito João Doria tem feito um trabalho maravilhoso na cidade de São Paulo, mas não pode esquecer do pequeno e micro empreendedor, ou seja, eu sou comerciante, estou aqui apavorado, todos nós. Sei que temos aqui representantes do comércio, estamos muito preocupados, Secretário. Eu queria saber o seguinte, se vocês estudaram quanto à situação dos proprietários dos imóveis que com a implantação, que sou contrário, sou favorável e terá sim meu voto em todo plano de desestatização nesta Casa, mas desde que nós tenhamos a condição de apresentar propostas que não venham a prejudicar a população em geral e alguns segmentos, em especial o comércio.

Isso já está comprovado em torno do metrô Santa Cruz, o comércio morreu, com também grandes centros. Em Santo Amaro, eu venho aqui implorando ao Secretário Sérgio Avelleda, para que faça uma pequena alteração no itinerário dos ônibus que do centro da

Cidade vão para o terminal de ônibus de Santo Amaro, onde o mesmo já se encontra sufocado. As lotações que estavam todas no Largo 13 de Maio, os pontos de lotação, com algumas linhas de ônibus, aos poucos foram ligando para o terminal de ônibus onde não comporta - quem conhece a região sabe disso - não comporta todo acúmulo de linha de ônibus. Eu venho implorando para que ele se sensibilize com o comércio que mais paga imposto hoje, o pequeno e médio comerciante, que são os que mais pagam impostos hoje, mesmo com dificuldade dentro da economia, e que mais emprega nesse país. Nós temos que analisar bem essa situação. Então eu venho pedindo para que traga de volta esse excesso e linha de ônibus para o entorno dos grandes centros de São Paulo para alimentar, ou seja, para fazer com que o comércio possa continuar trabalhando, empregando e mantendo suas portas abertas.

Agora eu vou falar de um exemplo. Ao lado do terminal de ônibus Santo Amaro eu tenho um comércio, eu sou inquilino desse prédio, na Suzana Rodrigues, 345, eu pago 4.500 reais de IPTU por mês, por mês. Imagine o Largo 13 de Maio quantos imóveis que geralmente pagam até muito mais. A pergunta que eu faço para o Secretário é a seguinte, como vai ficar a situação dos proprietários desses imóveis que, não tenham dúvida, se implantar shoppings comerciais populares dentro dos terminais de ônibus o comércio local está morto. Não adianta aqui ninguém debater isso comigo, porque estou há 35 anos dentro do comércio, desde criança, conheço palmo a palmo a dificuldade. O meu segmento é a carne, ainda tem mais um agravante, nunca vi um açougue ou peixaria dentro do um shopping. Vocês conhecem? Eu não. Então morto.

Agora, nós da área central de Santo Amaro, comerciantes, aos poucos, com as retiradas dos pontos finais de ônibus, que foi matando o comércio, a população deixando de circular ali, começamos a migrar, alguns comerciantes para os bairros. Agora vocês apresentam, vai matar quem foi para os bairros, um projeto de construção de um shopping dentro do Terminal Capelinha, dentro do Terminal Campo Limpo. Quer dizer, quem saiu do centro de Santo Amaro e foi para o bairro, agora também vai morrer no bairro. Mas isso, não

tenha dúvida. Por que não construímos aqui o quê? Universidades, mais creches, que eu sou favorável, meu social, *call center*, por que não construir também mais unidades e saúde onde a população terá acesso rápido e fácil. Eu sou favorável sim dentro da concessão dos terminais, mas que sejam destinados a esses segmentos.

Está um exemplo aí, gente. Eu faço parte da CPI da Feirinha da Madrugada, todos colegas Vereadores sabem disso, dia após dia os lojistas vem aqui desesperados, o desespero é como se fosse o Titanic e é verdade. O Circuito de Compras da Feirinha da Madrugada está cheio de irregularidades e o empreendedor, Elias, ele, com muita arrogância, sem ter um pingo de amor ao próximo dentro do coração dele, ele fala que ele é rico, quer ficar mais rico, vai construir lá fora, tem shopping em Minas Gerais, em Manaus, e não quer nem saber do pequeno e médio empreendedor, ele não quer saber da população. Eu não entendo.

Espero que o Prefeito João Doria pare um pouquinho, pense muito bem nessa crise de desemprego que nós estamos enfrentando, vai construir shopping dentro dos terminais para beneficiar poucos que virão de fora, outros mais estruturados e quem está necessitando se levantar, manter os empregos locais vai morrer. Disso aí eu não tenho dúvida. Além dos imóveis que fecharão. E quem vai pagar esses IPTUs? E a população brasileira ainda, a nossa cultura, os maiores consumidores ainda são de lojas dos centros comerciais, não ainda dos shoppings. O Largo 13 de Maio, ao lado, nós temos ali um empreendimento que nasceu um elefante branco, não sei quanto será inaugurado, se será inaugurado, que seria o Shopping 25 de Março. Esse empreendimento foi construído pela Savoy, está lá parado. Então vamos pensar com carinho e o meu voto é contrário à construção de shoppings dentro de terminais de ônibus. Espero que o Prefeito João Doria não abandone esse segmento que mais emprega, mais gera impostos e paga muitos IPTUs. Então, gostaria de saber se o Sr. Secretário tem uma posição, mas a minha é 100% contrária à construção de *shoppings*.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Anuncio que está aqui presente o Sr. Ibraim Monteiro, Presidente da Câmara Municipal de Lagarto, em Sergipe.

Muito obrigado pela sua presença aqui.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

**O SR. LAERTE BRASIL** – Eu sou Presidente da São Paulo Empreendedorismo.

Nós tivemos uma maratona de mais de 120 audiências públicas, tanto do PDE quanto da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Eu apresentei várias ideias de peso. Uma delas foi a cota de solidariedade e a outra foi as cotas ambientais, que não vai dar para discutir, debater tecnicamente, porque levaria quase uma hora. A outra ideia de peso foi a construção dos edifícios, garagens verticais próximas às estações de metrô, estações de ônibus e em outros locais.

Voltando ao projeto, dentro da construção do terminal D. Pedro de ônibus, das Bandeiras e de Santo Amaro, eu falei de uma intervenção ali, a construção de um prédio, a construção de um *shopping* naqueles três terminais. Depois, apresentei para os outros 28, mas os governos que passaram não tiveram essa grande visão. Se tivessem viabilizado esse projeto nos 28 terminais, São Paulo hoje teria, mais ou menos, a mais, 250 mil novos empregos. São Paulo vai crescendo. Vai atingir quase 14 milhões de habitantes, e hoje, na Cidade, há quase dois milhões. Temos que ter ideias aqui de peso, de viabilização de novos empregos aqui na cidade de São Paulo. A Cidade tem quase 22 mil pontos de ônibus na cidade de São Paulo. São precários. Não se exige nenhuma segurança para os usuários.

O Sr. Secretário falou que, dentro dos ônibus, não está acontecendo mais assaltos, mas, em pontos de ônibus, acontecem assaltos. São assaltos e estupros, inclusive ataques de vândalos. Na nova concessão para os empreendedores que ganharem, no edital, têm que exigir equipamentos eletrônicos, para verificar qualquer ação de vândalos e bandidos e também pontos acessíveis para cadeirantes e também equipamentos de informações digitais, informando o usuário qual tempo que ele vai chegar a um determinado ponto de ônibus. Também nas cotas ambientais de solidariedade, eu apresentei em todas as audiências públicas, na operação urbana na cidade de São Paulo.

Nós defendemos os *shoppings* nos terminais de ônibus. Isso vai cair as veias dos comércios. Eu cito Barcelona, que implantou um *shopping* em três terminais de ônibus, e o comércio não caiu, voltou a crescer.

**O SR. WILSON POIT** – Muito obrigado pelas sugestões e perguntas, inclusive do Sr. Brasil, pela sugestão de acessibilidade. Com certeza, todos os terminais vão ganhar muito com a acessibilidade. Meu todo respeito ao Vereador Zé Turin. Já tive oportunidade de dizer que eu nasci na roça, mas fui criado dentro de um comércio. Meu pai foi comerciante por trinta anos. Deixo meu todo respeito aos empreendedores e às pequenas e médias empresas.

Sim, como disse o Sr. Carlos Leite, nosso amigo, nós faremos projetos de intervenção urbana, PIUs, e cada terminal, cada região da Cidade pode ter uma vocação. A vocação não precisa ser a mesma. Em alguns lugares, não precisa ser, como o senhor disse, na região de Santo Amaro, mas podemos ter lugares na zona Leste, onde sim precisamos de um *shopping*, onde estamos longe do comércio, mas, em outros lugares, a vocação pode ser para habitação. Tenho certeza. O que diriam os comerciantes ao receberem uma faculdade, um hotel, Fatecs ou projetos educacionais? Sempre é se pensando em creches e Poupa Tempos. Temos o *call centers*. Então, sempre se ganha. Ainda mais com esse acréscimo, sempre lembrando que é uma lei que já existe, do Vereador José Police Neto, de 2015. Estamos fazendo ajustes nesse PL, mas ganhando também um entorno, que já está na lei, a requalificação desse entorno. Alguns têm prédios públicos em volta. Então, com certeza, teremos mais audiências públicas na época da licitação e teremos também os PIUs, que darão oportunidade para a população e para os comerciantes participarem. Então, não estamos dizendo aqui que vamos ter 27 *shoppings*. Muito pelo contrário, cada bairro e cada local pode ter a sua vocação.

**O SR. ZÉ TURIN** – V.Exa. vê a possibilidade, no meu entendimento, e estou aqui disposto a colaborar – o Sr. Secretário sabe disso – dentro do plano de desestatização, por que não, antes de votar, já definirmos, por região, o que vamos implantar dentro do terminal de

ônibus? Ou seja, por que não se fazer um estudo e colocar isso dentro da lei, ou seja, nas regiões aqui em São Paulo? É possível, Sr. Secretário?

**O SR. WILSON POIT** – Nobre Vereador, não é possível. Nós já temos inclusive uma lei, que já poderia ter até andado. Já existe a lei para concessão dos terminais, mas nós teremos sim, nós precisamos de uma autorização do Legislativo, para seguirmos em frente. Ninguém vai licitar isso no mês que vem. Nós teremos audiências públicas, quando firmarmos, se serão lotes, por exemplo, de terminais, com vocações diferentes. Nós vamos ter oportunidade de uma nova discussão, antes de lançar os editais.

Neste momento, nossa presença aqui é frequente. Essa semana é a terceira vez inclusive. O que nós precisamos e o que o Sr. Prefeito João Doria pede, o Executivo e a nossa secretaria é a votação do projeto. Nós estamos aceitando uma série de sugestões. Acho que a semana que vem é importante para nós, mas o que eu posso garantir, nobre Vereador, que conhece os procedimentos, é que nós estamos aqui, é que há uma autorização para o Executivo fazer alguns ajustes na lei que já existe. Nós queremos é parar de andar de lado e fazer esse negócio andar, e teremos o momento certo de discutirmos, em audiências públicas, inclusive aqui na Casa, na hora de montarmos, antes de soltarmos as licitações.

Neste momento, nós colocamos, no mercado, solicitação de que procedimentos de manifestação de interesse, para saber quem tem interesse, e está correndo o prazo. Aí saberemos os grupos interessados. Vamos ter mais 60 dias para apresentar os estudos, e aí voltaremos aqui para as discussões dos lotes e das vocações de cada região.

Estou à disposição.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Boa tarde a todos. Cumprimento o Sr. Secretário Poit e os Srs. Martinelli e Eduardo e todos os Pares. É uma satisfação participar desta audiência pública. Deixo claro que eu não sou contrário às concessões de terminais. Quero registrar isso.

Nunca me posicionei contrário. Eu só acredito que há algo aqui que precisa ser esclarecido melhor. Por exemplo, qual é a lógica de trinta anos para os terminais, para as concessões dos terminais? E o Sr. Prefeito fala em diversos locais, em dez anos, para a construção dos ônibus. Eu queria entender um pouco melhor isso, porque é um pouco contraditório. Se é um sistema só a operação dos ônibus e os terminais, eu queria entender isso. É uma pergunta que faço.

Não é tema dessa reunião, mas já para não deixar para o fim, digo que aqui há alguns representantes da Socicam? (Pausa) Não há. A Socicam já opera terminais hoje. Essa é a razão de eu estar perguntando. Ela já foi convidada, algumas vezes, a vir à Comissão de Trânsito e Transporte apenas para trazer alguns esclarecimentos, informações que são pertinentes. Acho isso importante. Por diversas vezes, cerca de 90 dias ou até um período ainda maior, vêm reiteradas vezes informando que estão em viagem, só em viagem. Nunca podem comparecer. Então, eu queria entender de que forma administram esses terminais, se é fora do Brasil, aqui ou de onde for. Queria entender isso um pouco melhor.

Os requerimentos não são nem de minha autoria, mas sim dos Pares que fazem da douta Comissão de Trânsito e Transporte, que querem essas informações, mas não tivemos tido a sorte, até agora, de ouvir isso por parte de quem já administra alguns terminais na Cidade.

Queria sugerir também o seguinte: Na parte da apresentação do Sr. Eduardo, no trecho final, ele fala das concessões dos terminais. Pelo que entendi, o que está desenhado será individualmente. A minha sugestão é que não se faça isso individualmente. Se vão fazer, se tem que fazer, faça no modelo de lote, para agrupar, pois há diversos terminais que, sem dúvida alguma, não terão rentabilidade, e haverá aqueles que terão rentabilidade satisfatória. Obviamente para aqueles que não têm, não vai haver interessado. E aí? Quem vai cuidar deles? Podem dizer: “Ah, esse não houve interesse. Então, a Prefeitura vai cuidar” Se a lógica é fazer com que a municipalidade não tenha prejuízo nenhum e tenha lucros, então, que se faça em consórcio, por lotes, agrupados, para haver um retorno satisfatório para a Cidade.

Essa é uma sugestão.

Agora pergunto: “A Prefeitura vai construir novos terminais na cidade de São Paulo?” Se sim, “quais serão?” Esses terminais serão também objeto de concessão no futuro?” Isso é importante para a gente poder entender. Gostaria de saber se há um planejamento específico para o Terminal Parque D. Pedro. É um terminal que, no meu ponto de vista, anda muito degradado na cidade de São Paulo. Precisa haver um investimento, e eu queria saber se há um planejamento específico para o Parque D. Pedro.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. José Roberto Alves da Silva.

**O SR. JOSÉ ROBERTO ALVES DA SILVA** – Bom dia a todos. Cumprimento a Mesa, em nome do Sr. Presidente da comissão. Eu quero voltar aqui à questão dos fundos, porque eu estava com duas preocupações. Uma foi saneada. O Vereador José Police Neto falou dos fundos de investimento, e essa é exata a minha maior preocupação. Eu fui operador da BM&F de 1986 a 1990 e conheço o mercado dos derivativos, dos lançamentos dos títulos de pós vencimento etc. e nós temos uma questão muito séria, porque nós tivemos aqui, na Prefeitura, uma gestão dupla, Maluf e Pitta, que lançou sete bilhões de títulos precatórios, que não tinham lastro verdadeiro. Foram arrecadados, na bolsa, dois e meio. Em 2000, esses títulos viraram onze bilhões. Depois o Sr. Pitta, no Senado, fez um acordo, pagando um juro de não sei quanto. A dívida foi para... Aí pagaram 22 bi e nós chegamos a ficar devendo 64. Então, quanto a esse fundo de investimento, que é composto de várias fontes, nós estamos preocupados com o controle da entrada desse dinheiro e essa questão de juros, que são variáveis.

Hoje, depois de uma redução de 50% da dívida, continuamos pagando 1,6 bilhão ao ano de juros. Isso onera a sociedade de uma coisa, que nós estamos discutindo até a dívida federal, que tem dois nomes, que estão sendo dados, ou ela é odiosa ou ela é caduca. A gente tem mecanismos legais para provar isso e não está se discutindo. Cinquenta por cento de toda

dívida dos municípios do Brasil é municipal. Por que está aqui no município? Porque o município teve essa situação desses títulos, e nós precisamos da questão do controle, porque nós sabemos como pode funcionar. Eu especialmente tenho muito capacidade de analisar a questão da volatilidade do mercado, esse tal mercado que é voraz e é um abutre.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Rafael Calábria, do Idec.

**O SR. RAFAEL CALÁBRIA** – Boa tarde. Eu sou prestador de mobilidade urbana do Idec, e lá a gente tem acompanhado, com os parceiros, a construção dos terminais desde o projeto de 2015, que estava junto com a construção de ônibus.

Estamos atentos ao PL que está modificando algumas coisas. Eu queria focar um pouco nisso. O mais importante e o mais grave do PL, só dando uma resposta ao que o Sr. Poit falou, nós não temos que pressa, embora o Sr. Prefeito tenha pressa. A sociedade tem mais atenção e cuidado ao que vai ser feito do que pressa, e a mudança tem alguns pontos, uma reversibilidade e os terrenos do entorno.

Quanto à reversibilidade, como eu falei no CMTT, no Conselho de Transportes, se a Prefeitura tiver de volta só o terminal, ela não vai ter o que reconceder depois de 30 anos. Então, vai haver um terminal sem poder reconceder para investimentos.

Então, eu entendo o ponto da habitação, mas é importante que o mínimo seja um pouco maior. As áreas dos quiosques, o comércio do térreo tem que voltar também, para poder reconceder. Eu não sei se vai ser toda habitação. O que não for habitação do prédio, tem que voltar. Então, esse item da reversibilidade tem que ser um pouco mais vantajoso para a Prefeitura, para ter um ativo, para, para, daqui a trinta anos, não perder a ativo.

Sobre os terrenos do entorno, eu acho muito preocupante não haver nenhuma diretriz sobre a variabilidade dos terrenos do entorno que existem. Há terrenos públicos no entorno. Eles vão ser concedidos junto com o pacote na concessão? O funcionário vai ganhar

esse terreno? Então, a necessidade de se reverterem os custos tem que ser mais apertado, porque vai haver vários terrenos para poder investir. Então, têm que ficar mais claras as diretrizes na lei sobre os terrenos do entorno, para se poder calcular a viabilidade econômico-financeiro, para poder ver se é muito vantajoso para o funcionário, e se o prazo será um pouco menor. A maioria é para os terrenos públicos. O exemplo é do Campo Limpo. Em piloto, já foi colocada a primeira consulta. Há terrenos públicos enormes nesse raio de 600 metros, que é bastante grave.

Complementando a fala do Vereador Zé Turin, quanto às diretrizes de vocação, a gente defende que a lei tem que, pelo menos, mencionar o Plano Diretor, que já traz essas diretrizes, como o Sr. Poit falou aqui, que vão ser várias. Enfim, o Plano Diretor tem diretrizes de comércio na periferia e habitação no centro. Isso é importante a lei mencionar, como diretrizes apenas, e a preocupação nossa maior, na verdade, é que já saíram três consultas em projetos-piloto, Campo Limpo, Capelinha e Princesa Isabel, e não havia essas diretrizes. Então, a gente questionou já esses problemas. Vai haver uma reunião para conversar sobre isso, que isso vai ser claro dentro na primeira consulta, com a ideia macro da Prefeitura, para aquela área. Também a outra pauta que a gente colocou é de mobilidade. Tanto a consulta como a lei, não há nenhuma diretriz de mobilidade para o terminal. A gente acha interessante, na lei, pelo menos, citar as leis federais e municipais sobre mobilidade, que têm que ser respeitadas e, na consulta, tem que ser claro o terminal. Além da concessão do PIU, há o terminal que transporta milhões de pessoas por dia. Tem que haver diretrizes respeitadas e um planejamento de operação mais claro na concessão.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Estamos nos encontrando a cada sexta-feira. De qualquer maneira, é nossa obrigação voltar a esclarecer. Eu diria o seguinte: Dos três terminais, o que a gente fez foi soltar o decreto, o artigo 2º do decreto do PIU. São os elementos prévios. Está lá o caderno. Há um bom diagnóstico sócio-ambiental dos três

territórios. Há algumas diretrizes urbanísticas, o marco regulatório vigente, a nossa bíblia, o PDE, o zoneamento, isso tudo está vigente. Nada se altera aqui.

Então, todas as suas preocupações estão corretas e devem estar presentes nessas concessões.

O que eu queria lembrar é o seguinte: o que nós soltamos é, aí, entre aspas o pré-PIU, os elementos prévios. Nós estamos evoluindo dentro disso. A Comissão continua trabalhando nesses três projetos-piloto. Até o momento da concessão, será um caderno bem mais robusto, com todas as diretrizes e obrigações do futuro concessionário. Tudo isso vai estar presente. É óbvio, a acessibilidade interna aos terminais; microacessibilidade; acessibilidade ao entorno; todas as diretrizes dos planos regionais, que é o decreto que o Sr. Haddad soltou no final do ano passado, e que já está citado e mencionado aqui para cada território, que é um trabalho interno da Secretaria da SMU. Tudo isso tem de estar presente. Esse é um primeiro ponto.

No caso do PMI, volto a lembrar: o que o Poit, o que a Secretaria soltou, há cerca de 10 dias, é um chamamento à sociedade, aos potenciais proponentes, de proporem soluções e oportunidade de transformação aí. Não é ainda o edital final de concessão. Muito longe disso. É um percurso que vamos construir e consolidar e, no ano que vem, sim, serão feitos os editais. Vamos ver, ainda, quantos que serão. De novo: robustos, completos, com todas as obrigações em um trabalho conosco lá, na SPUrbanismo, com todas as diretrizes de acessibilidade do entorno; microacessibilidade dentro do terminal, na sua área, etc., etc., etc.

Com relação aos terrenos do entorno, eu vou começar e, depois, o Pacheco continua. Eu queria lembrar duas coisas. Número um: o marco regulatório vigente está aí. Nós não estamos alterando. Dois: haverá PIUs para cada terminal, e os PIUs têm um rito. As transformações que ocorrerão dentro de potenciais terrenos, lotes públicos, dentro de cada território, será futuramente objeto de um trabalho - como diz o meu Procurador, que está ali - de “conservação”, no melhor sentido, entre o público e o privado, conosco. O PIU garante. O

PIU garante a participação de todos vocês; audiência pública no início, no fim. Participação e um diálogo entre o proponente vencedor de um terminal e a SPUrbanimos.

Ou seja, a lei não está dando já, por princípio: “Olha, em volta do território Campo Limpo tem 5 terrenos públicos. Façam o que quiser”. Não. Muito longe disso. Nem poderia. Nem poderia. Não é isso. Existe, se passar, aqui, a revisão que estamos fazendo – e tomara que sim, estamos trabalhando para isso -, é uma potencialização da Lei nº 16.211, de autoria do Sr. Police, a oportunidade de também fazer parte desse trabalho que, volto a dizer, terá de ser objeto de um PIU futuramente, desses terrenos alavancarem transformações positivas, requalificadoras para o território.

Então, não é que tem um edital que lançou e falou: “Oi, você está levando, aqui, o terminal, meu amigo, e leva junto todos os terrenos públicos que estão em volta e faz o que você quiser”. Não. Nem é permitido. Não é isso e nem é essa a intenção.

E o Pacheco continua aqui, a partir desse ponto.

**O SR. EDUARDO PACHECO** – Bom, primeiro queria começar respondendo o Sr. Vereador Senival.

Sobre a licitação em lotes ou individuais, essa foi uma preocupação nossa. A nossa sugestão de alteração na lei era, inclusive, para permitir poder agrupar em lotes. Então é algo que corroboramos com essa preocupação e estamos olhando isso com muito carinho.

Com relação aos novos terminais, entendemos que eles poderão ser licitados em concessões no futuro. Há uma série de terminais em estudo e alguns em obras, que, acho, estão identificados no PlanMob. Mas não estamos trabalhando em cima desses terminais futuros, por enquanto. Estamos concentrados nos 27 terminais existentes, naqueles 24 que nós pedimos estudos no PMI, e os outros três que selecionamos para fazermos a modelagem interna.

“Aqueles que ainda estão em desenvolvimento, que estão em obra ou em planejamento, ainda não estamos trabalhando com eles, porque eles exigem uma série de

outros estudos adicionais”. Então, no futuro, poderão ser observados.

Com relação ao Parque Dom Pedro, também ele faz parte, ele está no escopo do chamamento público. Queremos olhá-lo com muita atenção, por ser um dos principais terminais, e ele demanda uma série de intervenções. Inclusive, debatemos muito se já começaríamos a fazer a modelagem internamente, como os outros três, que estamos fazendo. Mas entendemos que precisamos olhar, para o Parque Dom Pedro, com um carinho especial e receber estudos bem robustos sobre ele, para, no futuro, quando formos licitá-lo, lançarmos um edital de concessão que contemple todas as demandas específicas desse terminal.

Com relação aos questionamentos do Rafael, inclusive, já respondi uma parte dos questionamentos, na semana passada.

Sobre a reversibilidade dos bens. Ter a possibilidade, em lei, de podermos alienar, por exemplo, construções em cima dos terminais, não significa que isso será colocado em todos os editais e em todos os contratos de concessão. O contrato de concessão faz lei entre as partes. Só estamos colocando, aqui, a possibilidade de podermos estudar isso. Senão, nem teremos como começar a estudar o desenvolvimento de receitas obtidas pelo concessionário, por meio de alienação, que entrariam em nossa conta. E é importante nos lembrarmos de que, hoje, os terminais já não são concedidos. Estamos querendo viabilizar aqui uma transformação urbana e uma transformação no próprio terminal. A transformação urbana pode partir do princípio de colocar uma torre residencial. Por isso que quisemos incluir a possibilidade de não reversibilidade desses itens. Mas isso tudo tem de ser avaliado econômica e financeiramente. Inclusive, o Tribunal de Contas faz um acompanhamento de todos os modelos de viabilidade econômica e financeira dos editais de concessão que lançamos. Então, todas essas potenciais receitas já estão sob o escrutínio do TCM. Já vai avaliar com muita atenção e é também a nossa intenção fazer algo que seja equilibrado. Mas estamos pensando, hoje, também qual será a melhor transformação para a Cidade e para aquele entorno e o que conseguiremos viabilizar com a concessão que pretendemos lançar logo.

Para os terrenos do entorno, também é a mesma coisa. “A inclusão de terrenos municipais, na concessão, também partem do princípio de que eles têm de trazer um equilíbrio econômico-financeiro”. Ou seja, “terrenos municipais, obviamente, só vamos incluí-los para aqueles casos em que a própria exploração no terminal não se faça suficiente”. Então, quando o próprio terminal, tenha um terreno pequeno ou que tenha limitações físicas de construção, ou que tenha limitações por estar em área envoltória de tombamento e, aí, se tem limitação de gabarito. Nesses casos, poderemos pensar em incluir outros terrenos municipais para ajudar na viabilidade econômico-financeira. Mas, sendo uma concessão, também retorna para a Prefeitura, e também é uma forma de colocar em prática diversas diretrizes do PDE, de dar um uso maior aos imóveis subutilizados, principalmente aos públicos, de permitir um maior adensamento e, também, com esses outros imóveis, permitir uma maior transformação da área envoltória.

\_\_\_\_\_  
E, por fim, com relação às leis de mobilidade, todas as leis e regras já estabelecidas deverão, sim, ser observadas. Não sei se você, também, quis dizer de acessibilidade. Isso é algo que, desde o começo, estamos discutindo com a SPTrans. Foi a primeira demanda, quando a nossa Secretaria começou a conversar com a SPTrans. A SPTrans já tem essa demanda internamente e já tem que executar diversas obras de acessibilidade. Então, isso já é uma diretriz estabelecida para o desenvolvimento desse projeto. Inclusive, em nosso chamamento público, no PMI, colocamos como uma regra que todos os agentes devem observar é que, ao final das intervenções todos os terminais devem atender plenamente a todas as regras de acessibilidade. Já existem diversas regras estabelecidas em ABNT e etc. E queremos, inclusive, receber contribuições e estudos que nos permitam fazer isso da melhor maneira.

**O SR.** \_\_\_\_\_ - Em paralelo, quer dizer, independente até do progresso da privatização, esse trabalho de melhoria da condição de acessibilidade aos terminais, é um trabalho constante. E estamos fazendo um modelo chamado de Lapa 21, no

Terminal Lapa e em seu entorno.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Muito bem.

Obrigado.

Com a palavra, o Sr. Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO –** Presidente, eu fiz uma pequena apresentação em forma de sugestão. Mas eu vou, preliminarmente, abordar dois temas que eu acho fundamentais para esse debate.

Sexta-feira, da semana passada, o Governo do Estado, a partir do Metrô, lançou o edital de concessão de 17 terminais ligados às estações. E, ali, se estabeleceu um teto de 40 anos. É bastante interessante, porque aponta que a Cidade acertou ao capturar uma legislação para isso. Mais que isso: acabou por entusiasmar o Estado a se mobilizar para isso.

Então, acho que tem uma certa sincronia entre aquilo que é apresentado pelo Metrô - e o Metrô parte de uma lógica que acaba por se comparar ao Município nisso -, com uma distinção que, para mim, é preocupante naquilo que o Estado faz. Lá não terá PIU. Então, se tem algo fundamental, de tudo o que estamos dizendo aqui, é que um tratamento de 600 metros desse ponto, que será o novo *hub* para aquele território, é fundamental o tratamento para algo que estamos imaginando que sejam novos polos de centralidade na periferia. Então, é absolutamente importante, porque isso dialoga exatamente com o que o Turin está falando. Precisamos encontrar a vocação e é o PIU que pode reconhecer essa vocação; é o PIU que pode anunciar a necessidade de alargamento de calçadas. É ele que dará vida urbana para esses 600 metros do entorno do terminal. Então, só para fazer a distinção do que o Estado faz lá e o que estamos fazendo aqui. Portanto, há um esforço maior de reconhecimento de espaço, de vida urbana no entorno das estações e terminais aqui, mais do que lá. Até estamos dialogando muito com o Metrô para o Metrô não copiar um pouco o modelo que está sendo feito aqui. Portanto, um elogio muito sincero ao trabalho que vem sendo feito.

Mas me preocuparam muito os números. O Metrô apontou um negócio que me

deixou com muita dúvida: 24 milhões/ano se gasta com os terminais lá. E aqui estamos falando de 150. Então, a nossa conta está muito cara, mas muito cara! Então, quero pedir para o Presidente da SPTrans que toque esses contratos. Precisamos ver o que está acontecendo ali, porque não faz muito sentido. As áreas dos terminais do Metrô não são pequenas. Há uma relação, aí, de 78 para 100. Então, tudo que está lá é 78% do que está aqui, de tamanho. Fluxo lá: um milhão de passageiros.

Então, me preocupa o que temos de custo, porque podemos estar balizando o agente privado por um custo que não é o real. E, aí, afastamos alguns participantes, porque olham lá 150 milhões. Então, há algo que temos de fazer aqui, que é apurar direitinho o que é esse valor e qual o fluxo, quais são os contratos, como estão sendo realizados esses contratos. Acho fundamental nos aplicarmos a isso, porque, senão, perderemos participantes em um processo como esse, porque se assustam com aquilo que, na minha opinião, está sendo pago muito a maior. Agora, a informação é objetiva, porque o edital do Metrô já está lançado. Então, temos de estar muito atentos a isso.

Presidente, vou usar mais um pouquinho e vou ser muito rápido na apresentação.

Temos alguns nós na Cidade e precisamos enfrentá-los quando temos uma oportunidade.

- Orador passa a se referir às imagens exibidas na tela de projeção.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Aqui, eu vou puxar a sardinha para quem é o maior modal da Cidade, que é o pedestre. Portanto, se eu estou imaginando acesso aos terminais, eu estou imaginando 600 metros de raio para chegar nele. O tratamento ao pedestre tem de ser muito eficiente, porque eu estou dizendo o seguinte: eu quero motivar as pessoas a chegarem ao terminal andando. E, portanto, o Estatuto do Pedestre tem de vir com muita força, porque eu preciso dizer para as pessoas que o acesso ao terminal deve se dar a pé. E é o que acontece na maior parte da Cidade periférica. Mas quando chegamos no Centro, é diferente. Em alguns terminais, temos dificuldade de reconhecer o seu acesso. Então, acho importante isso. Eu falo

isso porque, ontem, fui ao aniversário do Mercado da Lapa. Passa sair do Terminal da Lapa e chegar ao Mercado da Lapa, eu vou falar para vocês: precisa ser atleta. E, portanto, temos de melhorar muito, muito, muito mesmo.

Assegurar uma melhora, uma qualidade na eficiência do sistema. Aqui, a lei já traz isso. Aqui, vale lembrar, que estamos alterando uma lei. Já existe e é por isso que temos base para debater.

A lei trazia agrupamento por setor por uma questão óbvia: os terminais continuarão fazendo parte do sistema de transporte da Cidade.

Então, não podemos agrupar imaginando só o resultado econômico e afastar isso da finalidade dele, que é transporte. Então, esse é um tema que teremos de tratar. É melhor juntarmos aqueles que serão faculdades? E vamos imaginar que as faculdades não estarão todas na mesma região. O empreendedor vai querer fazer uma na zona Norte, outra na zona Sul. Só que afastaremos o vínculo de gestão do território que será operado pelas concessionárias de transporte.

Então, é importante termos isso à luz, porque pode ser que precisemos, sim, na zona Norte,...., se formos agrupar, se não for individual, agrupar conforme o agrupamento da área de abrangência do setor, exatamente para termos um diálogo muito favorável com aquilo que é a finalidade do terminal, que é acolher o passageiro, o cidadão que, em especial, chega a pé.

Eficiência nos terminais, por óbvio.

Conceito da Cidade compacta. Aqui é o seguinte: se escrevemos no Plano Diretor, vamos apresentar, no projeto, algo que foi falado pelo Vereador e Relator da Lei de Parcelamento e Uso “Cidade compacta”. Estamos dizendo que deve ser dado, sim, ao empreendedor que opta por fazer habitação e modelo de locação social 50% mais de coeficiente de aproveitamento. Aqui eu quero, sim, dar vantagens para aquele que colocar dentro do seu negócio, e apresentar para o Município, mais habitação onde o transporte já

está. E, portanto, mobilizando essa questão da Cidade compacta. Fundamentalmente, geraremos externalidades mais fortes e, aí, estamos falando, aqui, de 24 mais três. Então, 27 novas externalidades. E, aí, não posso deixar de pedir para o Presidente da SPTrans que aquela que deixamos fora, que chamamos de terminal e que não é terminal, que é o Terminal Britânia, que fica na Anhanguera, a partir do momento em que aliviarmos a conta, tem de dar o terminal para a aquele povo. Porque só não colocamos o Terminal Britânia aqui, porque aqui é um puxadinho, não é um terminal, se não ele estaria aqui. Mas, também, não é justo fazermos o bem para todos os terminais e aquele puxadinho ficar puxadinho.

Então, agora, temos de ter o compromisso, também, com aquela população que, ao longo dos últimos 20, 30 anos, continua com o puxadinho, ter o terminal, à medida que transferimos a conta dos nossos terminais para o privado. Então, que se sele o compromisso de onde não tiver terminal, oferecer terminal, como é o caso do Distrito Anhanguera, lá no Terminal Britânia. E, o que eu já falei, viabilizar o modelo de locação social prioritariamente, porque ele combina com os dois modelos. Então, é absolutamente fundamental pensarmos em algo que está sendo dito para o futuro, mas que não praticamos no presente. E gerar riqueza, e incentivo à atividade econômica nos terminais, que é, por óbvio, aquilo que estamos fazendo aqui.

E, aí, rapidamente, eu coloquei dois compromissos que o Sr. Prefeito vem falando. S.Exa. vem falando muito que o Minha Casa, Minha Vida vem tendo dificuldade de ser realizado em São Paulo. e uma das modalidades que poderíamos começar a tirar a oferta de habitação em terrenos com estrutura, para não gerarmos outra externalidades. Faz-se o Minha Casa, Minha Vida longe de tudo, como é a história desse programa, e, aí, tem de levar escola, posto de saúde. Então, trazeremos isso para dentro da malha já qualificada. E uma matéria anunciada na revista *Veja*, que esse é o modelo que está sendo estudado pelo Sr. Prefeito, de locação social.

E, aí, eu ofereço um texto. Aqui, trazemos a regra do Estatuto do Pedestre. Então,

dizer que esse processo de aproximação tem de levar em conta a intramodalidade para chegar ao terminal, que é a circulação a pé.

Aqui, estamos trabalhando com o conceito de Cidade compacta e, por isso, oferecemos esse adicional para aquele empreendedor que for realizar metade das edificações, metade do metro quadrado implantado, ali, para habitação. Então, aqui, trabalhamos essa questão do adensamento.

Aqui, trazemos uma segurança jurídica para esse tratamento das áreas reversíveis. Então, deixando claro: trazendo os instrumentos que já estão à nossa disposição.

A questão de como encaixamos aquela Cidade compacta no texto de lei. Então, o adicional de 50% do coeficiente. Portanto, é 50% mais do que já tem. Só que, daí, você tem de fazer 100% de habitação. Essa é a lógica de você ir encaixando benefício para aquele empreendedor que vai realizar, só que ele tem de realizar 100% da ação habitacional.

Aqui, uma questão importante, que é PIU e Operação Urbana Consorciada, que tentamos trazer aqui e não deixarmos uma disputa entre os parâmetros e índices.

Próximo. É assim que eu concluo. Quero deixar a proposta na mão do Sr. Secretário. Tentei ser o mais breve possível.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado, Vereador Police Neto. Como sempre, todas as suas intervenções, nas audiências públicas, vêm recheadas de sugestões, de propostas e de um estudo aprofundado.

Parabéns, Vereador.

Eu passo a palavra ao Sr. Rafael Drummond, do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

**O SR. RAFAEL DRUMMOND** – Boa tarde a todas e a todos.

Sou Rafael Drummond, Conselheiro do CMTT. Já tivemos a presença do Carlos e do Pacheco. A equipe deles conversou conosco. Só que, realmente, algumas questões ficaram

em aberto e eu gostaria de compartilhar.

O Police Neto, realmente, trouxe um ponto muito interessante, que é a questão dos custos. Estamos falando, aí, de 24 milhões para os terminais do Metrô e os números da SPTrans não estão batendo bem nessa história. Não só porque os dados, que eles nos trouxeram, são 150 milhões entre junho de 2014 e julho de 2015... Mas esses foram, exatamente, os últimos meses do contrato que havia diretamente com a Socicam, que era um contrato direto com a SPTrans. E, no final das contas, esse número de pagamentos que fizemos para a Socicam era no valor de 85 milhões. Então, esses 150 milhões para 85, realmente é algo que precisamos entender nesses detalhes.

Só que, depois, em julho de 2015, foi repassada para concessionárias, em seu conjunto, e que repassada depois novamente para Socicam, por isso que a gente não percebeu nenhuma mudança no sistema operacional dos terminais e esse valor hoje está, nos últimos 12 meses, em 216 milhões. Então, realmente, tem contas que a gente precisa reanalisar, rever, parece que não está batendo.

E aí entramos na questão das concessões. Quanto de expectativa a Prefeitura está tendo de redução desse valor? Realmente, o custo desde o princípio da concessão vai ser zerado para Prefeitura - como Pacheco hoje trouxe - de que não vai mais ser gasto dinheiro público diretamente nessa concessão ou vai ter outra redução? Qual é a perspectiva? Já que a gente vai fazer isso em lotes talvez a gente não tenha hoje os números, mas precisa ter uma expectativa disso antes que a gente modifique a lei que já está colocada e a gente coloca outros elementos, como a utilização de terrenos públicos para o pagamento desses concessionários, o uso - como foi falado aqui – desses terrenos.

Outro questionamento que eu refaço, que a gente já conversamos no CMTT, é o que a gente quer de modelo dos terminais? A gente tem alguns modelos do metrô que dão certo e outros que deram errado. Temos de certa forma o do Tatuapé que funciona razoavelmente bem em comparação com o metrô Santa Cruz que é pessimamente conectado

com o próprio metrô, com próprio Shopping e é uma caixa de respirar poluição. Aí a gente entra na discussão que tivemos na semana passada com relação à Lei de Mudanças Climáticas e a transição que a gente quer para os ônibus, para Cidade.

Então, se queremos construir em cima dos terminais, a minha sugestão é que a gente realmente acelere a transição não só para ônibus não poluentes, pouco poluente, mas para realmente para ônibus não poluentes porque senão a coisa complica.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** - Obrigado. Sra. Carlinda Victor da Silva.

**A SRA. CARLINDA VICTOR DA SILVA** - Boa tarde a todos os ouvintes na Câmara dos Vereadores. Eu estou na Cidade há 25 anos. Venho de outro estado, mas é uma cidade do nosso País que a gente acompanha mesmo não estando morando dentro. Então, eu tenho muita preocupação com o desenvolvimento e construção da Cidade. Não só São Paulo, mas em todo nosso País. Uma das maiores cidades do mundo que ela poderia dizer que tem uma infraestrutura muito grande seria nos nossos rios. Hoje, o Brasil, São Paulo pode dizer: nós somos pesados por ter matado nossos rios. A última reforma dos rios eu vi até o desvio dos leitos. A nossa pretensão é muito grande em avançar em construção e a gente não pesa as nossas riquezas naturais.

Eu sou vista e sou agressora do índio. Por quê? Eu estive no terreno, no sítio, e eu queria mudar todo o funcionamento do sítio e a pessoa que mora no sítio, que é descendente de índio, falou que eu iria agredir a área, aplainado tudo. Eu, muito agressora, queria mudar aquela paisagem, aquela infraestrutura, querendo mudanças, querendo transformar e ele me mostrou que tudo o que iria fazer deixaria improdutivo e foi difícil ele me convencer porque eu queria mudar a paisagem e fazer uma coisa vista e o índio me convenceu: “olha, você tem que ter o conhecimento da terra.” Eu tive de escutar porque se você tem um bom senso, você escuta o outro.

Eu andei estragando, fazendo muitas coisas improdutivas e observei. Eu tirei algumas cachoeiras, elas deixaram de existir pela minha agressão de desmatamento e planeamento. Enquanto o índio dizia que se eu fizesse isso, a cachoeira não iria existir mais. E não existe mais. Então, é assim.

Nós que somos do comércio, investidor, ele quer construir, mas ele tem que escutar nossos melhores engenheiros que são os índios. E eu gostaria que fosse visto porque na cidade de São Paulo é muito grande a riqueza que temos em habitação. A função dessas propriedades está parada. Agora eu queria saber a legislação no Município da maior cidade do mundo. Uma pergunta dentro de um percurso de transportes a qualidade de vida que é uma possível construção de habitação. Temos uma função já construída tanto residencial quanto comercial.

Queria pedir e queria estudar isso que não há possibilidade mais de construção. Por que não exercer essas funções nessas propriedades já existentes?

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** - Ok. Obrigado pela participação.

Passo a palavra ao Sr. José Martinelli, Presidente da SP Trans.

**O SR. JOSÉ MARTINELLI** – Rapidamente, sobre as ponderações do Vereador Police Neto, eu só queria esclarecer que o Britânia não está classificado como terminal porque a precariedade de Britânica caracteriza-o muito mais como uma estação de transferência do que como um terminal. Essa é a razão dele não estar incluído no projeto.

Com relação às diferenças de custos entre os valores da SPTrans e os valores do metrô, eu vou precisar verificar porque do ponto de vista da SPTrans temos um histórico bem razoável de operação e de concessão. Esses contratos que temos com a SP Urbanismo são decorrentes de uma licitação que foi feita pela SPTrans no passado. Convidou o Rafael Drummond a ir até SPTrans para olhar em detalhes os números que a gente tem e, além disso, o site da SPTrans publica, mensalmente, os valores que estão sendo pagos nos nossos terminais. Obrigado.

**(NÃO IDENTIFICADO)** - Também, da minha parte, queria agradecer muito a contribuição dos Srs. Vereadores, de todos os presentes que falaram; nós anotamos todas as sugestões. Agradecer os que falaram por último, os Srs. Rafael Calábria, Rafael Drummond, Dona Carlinda e o nobre Vereador Police Neto, sempre com muitas contribuições, com um material pronto para nos entregar, como nas outras ocasiões. Dizer que nós estamos aqui com toda a transparência. A ideia é vir aqui quantas vezes for necessário, ouvir todos; tudo o que nós temos publicado está no site, é só entra no site da Prefeitura e procurar o link da Secretaria de Desestatização, com documentos já publicados de chamamentos para manifestação de interesse, os projetos de lei que encaminhamos para Casa.

Completando, o nobre Vereador Police falou muito bem das oportunidades dos PIUs, compromisso de locação social que está interligado com a preocupação do nobre Vereador Zé Turin. E, resumindo, o Prefeito João Doria tem senso de urgência, mas nós temos consciência na Secretaria de Desestatização, e acho que a maior prova é essa. Já estamos no final de agosto e estamos aqui, não publicamos o Edital ainda, porque estamos aguardando uma autorização da Casa, porque, além do senso de urgência, nós sabemos que temos que fazer bons contratos e equilibrados: bons para a Cidade, bons para o investidor, que for o concessionário; e muito bons para a população, que vai utilizar, no caso, os terminais.

Muito obrigado.

**O SR. RINALDI DIGILIO** – Secretário, eu cheguei aqui assustado e vou sair daqui apavorado, estou com medo, porque no Estado hoje nós temos 40 terminais do Metrô, 27 terminais de ônibus do Município e 53 shoppings na Capital, mais uns cinco em andamento. Então, voltarei para a minha pequena cidade do interior de Minas Gerais para vender miúdos bovinos na porta da casa de cada um, porque o comércio será massacrado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Esta é a 7ª audiência pública, nós conseguimos concluir a discussão de todos os itens do Projeto de Lei 367. Agradeço a presença de todos os convidados, especialmente do Secretário Wilson Poit que esteve

presente em todas as audiências, com muita paciência, às vezes até de uma forma injusta. Em todas as audiências em que estivemos, demos oportunidade a todos os inscritos de falar, e sinto ver um texto que diz que, mais uma vez, Diretores da Secretaria Especial de Privatizações atuaram para ludibriar os Vereadores e lançar títulos com valores fictícios, sem controle e sem fiscalização.

Eu acho que isso não é justo, ante a discussão que vem sendo feita durante todas essas audiências públicas. Não me parece que isso é apropriado. De toda forma, respeito a sua opinião, e a presença do público, ainda que em alguns momentos um público menor, possibilitou uma discussão profunda do tema, e tenho certeza de que o resultado final será o melhor possível para a Cidade.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, eu preciso fazer um agradecimento ao senhor, que permitiu, ao longo do mês de agosto, realizar tantas quanto fossem necessárias as audiências para debater todos os temas que estão no projeto. Isso, no plenário, antes da primeira votação, disse que abriria a Casa e a Comissão de Constituição e Justiça para isso e realizou exatamente conforme compromisso da sua palavra no plenário.

E agradeço muito toda a população que veio: permissionários de mercados, conselheiros e usuários de parques, o Executivo que esteve muito presente na Casa. Então, acho que a gente cumpre uma etapa. E quero, na sua presidência, homenagear a força que o Legislativo deve ter em temas centrais como esse.

Aqui, a gente não está discutindo algo pequeno, mas o futuro da Cidade para os próximos 50, 100 anos, porque a gente está dizendo quais são os ativos que a Cidade vai atrair, o agente privado, para ter uma Cidade melhor. Aí é importante reconhecer que o voto do Parlamentar define isso, por isso uma dedicação muito grande ao texto que sairá daqui. Esse texto não vai balizar só uma ação pública, mas diversas ações públicas. Portanto, deve ser do nosso maior cuidado, por isso esse debate tinha que ser feito nesta Comissão na envergadura que o senhor nos permitiu. O meu agradecimento, como membro da Comissão de Constituição

de Justiça, pela oportunidade que o senhor deu para a Cidade.

**O SR. RINALDI DIGILIO** – Presidente, só para corroborar com o Vereador Police Neto em tudo o que disse, mas especialmente sobre o Terminal Jd. Britânia, que ele conhece muito bem e tem atuação ali, e muito pertinente a sugestão feita por ele. Acho que esse é o momento adequado para resolver o problema desse terminal. É agora ou não será mais. Então, acho que o momento foi muito oportuno.

O nobre Vereador Paulo Frange falou do veto que a Câmara não consegue derrubar, mas também temos a grande oportunidade agora, porque tem a Base fortíssima, e tenho certeza de que foram mais de 40 Vereadores que votaram. Por essa razão, acho que temos condições suficientes para derrubar o veto do artigo 4º, se não me engano, que foi vetado. É o grande momento de levar isso, articular com os demais, com o Presidente, especialmente, porque esse veto tem que ser entendido da forma que V.Exa. falou.

Fizeram um comentário sobre os cobradores e não posso deixar de falar que a gente tem que pensar num sistema de transporte que cuide especialmente da população, e um dos maiores índices de reclamação do sistema de transporte era justamente o comportamento do cobrador. Um dos maiores índices de reclamação. Os três maiores índices de reclamação era: Comportamento do cobrador, superlotação, demora no trecho.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado Vereador, Obrigado pelas gentis palavras do Vereador Police Neto, obrigado pela presença de todos, os convidados, público em geral.

Estão encerrados os trabalhos.